資料１

石狩市地域公共交通
利便増進実施計画
（案）

令和８年１月

石狩市地域公共交通活性化協議会

《目　次》

1.　はじめに 1
1.1　計画策定の背景と目的 1
1.2　計画の実施区域 1
1.3　計画の予定期間 1
1.4　計画の位置付け 2
2.　地域公共交通計画の基本方針・施策内容 3
2.1　地域公共交通計画の基本方針及び目標 3
2.2　地域公共交通の将来像 7
2.3　目標を達成するための施策体系 10
3.　地域公共交通計画策定後の状況変化 11
3.1　AI デマンド交通『いつモ』の実証運行 11
3.2　石狩庁舎以北の路線バス廃線 14
4.　実施事業の内容 18
4.1　利便増進事業の概要 18
4.1.1　通勤デマンドの本格運行 22
4.1.2　本町花川線の運行 26
4.1.3　厚田花川線の運行 29
4.1.4　石狩庁舎前バス停留所の集約化 33
4.1.5　共通予約システムの導入 34
4.1.6　キャッシュレス決済方法及び割引制度の導入 35
4.1.7　公共交通冊子等による情報提供 35
4.2　利便増進事業に関連して実施する事業 36
4.2.1　市内デマンドの運行区域拡大 36
4.2.2　浜益地区の運行方法変更 39
4.3　地方公共団体による支援の内容 41
4.4　事業実施に必要な資金の額・調達方法 42
5.　事業の効果 43
5.1　事業の実施により期待される効果 43
5.2　事業全体の効果 44

1. はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

石狩市（以下、本市とする）では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域の関係者の『共創』を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝『リ・デザイン』するため、令和 5 年度に平成 30 年度に策定した「石狩市地域公共交通網形成計画」を見直し、「シン・石狩市地域公共交通計画（イシカリモビリティ 2030）」を策定しました。

本市では、石狩湾新港地域への効率的な交通網の確保やバス交通空白地の解消などを目的とした、AI デマンド交通「いつモ」の実証運行を令和 4 年度より開始し、令和 7 年度現在 4 期目の実証運行を行っているところでありますが、令和 6 年 3 月 31 日をもって、石狩湾新港地域へと向かう路線バス 3 路線が廃線となり、AI デマンド交通「いつモ」の本格運行が急務となっています。

また、本市では、石狩庁舎以北における公共交通の維持・確保が課題となっており、地域住民のニーズに即した、持続性・利便性の高い運行体系の構築が求められています。

そのような状況を踏まえ、「シン・石狩市地域公共交通計画（イシカリモビリティ 2030）」に基づき、「まちの持続」に向けた地域公共交通の実現という基本理念のもと、多様な手段による効率的・効果的な地域公共交通ネットワークの再構築により、地域住民等の移動に対する利便増進を図るため、事業の具体像を明らかにした「石狩市地域公共交通利便増進実施計画（以下、本計画とする）」を策定します。

1.2 計画の実施区域

本計画の実施区域は、石狩市全域とします。

1.3 計画の予定期間

本計画は地域公共交通計画に基づく計画であることから、「シン・石狩市地域公共交通計画（イシカリモビリティ 2030）」との整合を図り、令和 8 年度～令和 12 年度（2030 年度）までの 5 年間とします。

1.4 計画の位置付け

本計画は、本市の公共交通政策におけるマスタープランである「シン・石狩市地域公共交通計画（イシカリモビリティ 2030）」の実施計画として、利便増進事業を具体化するものです。

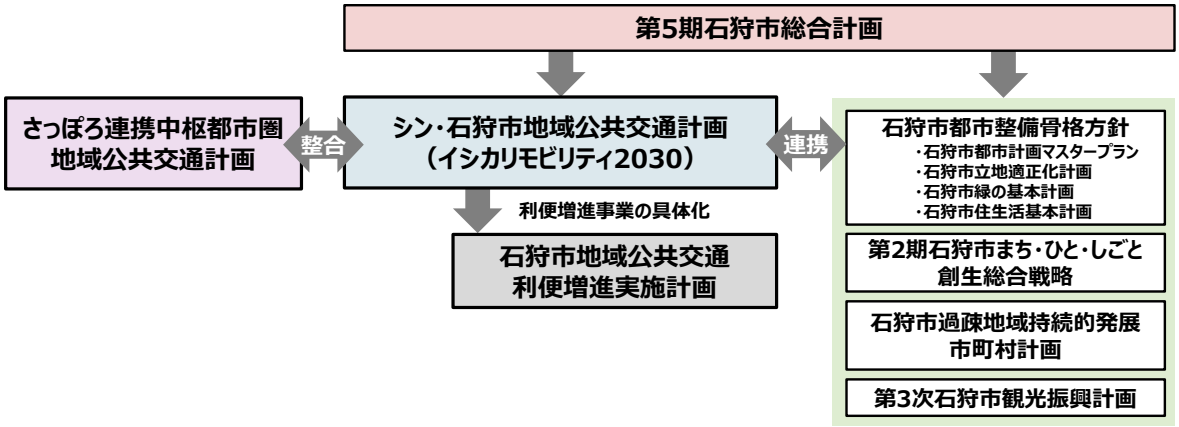
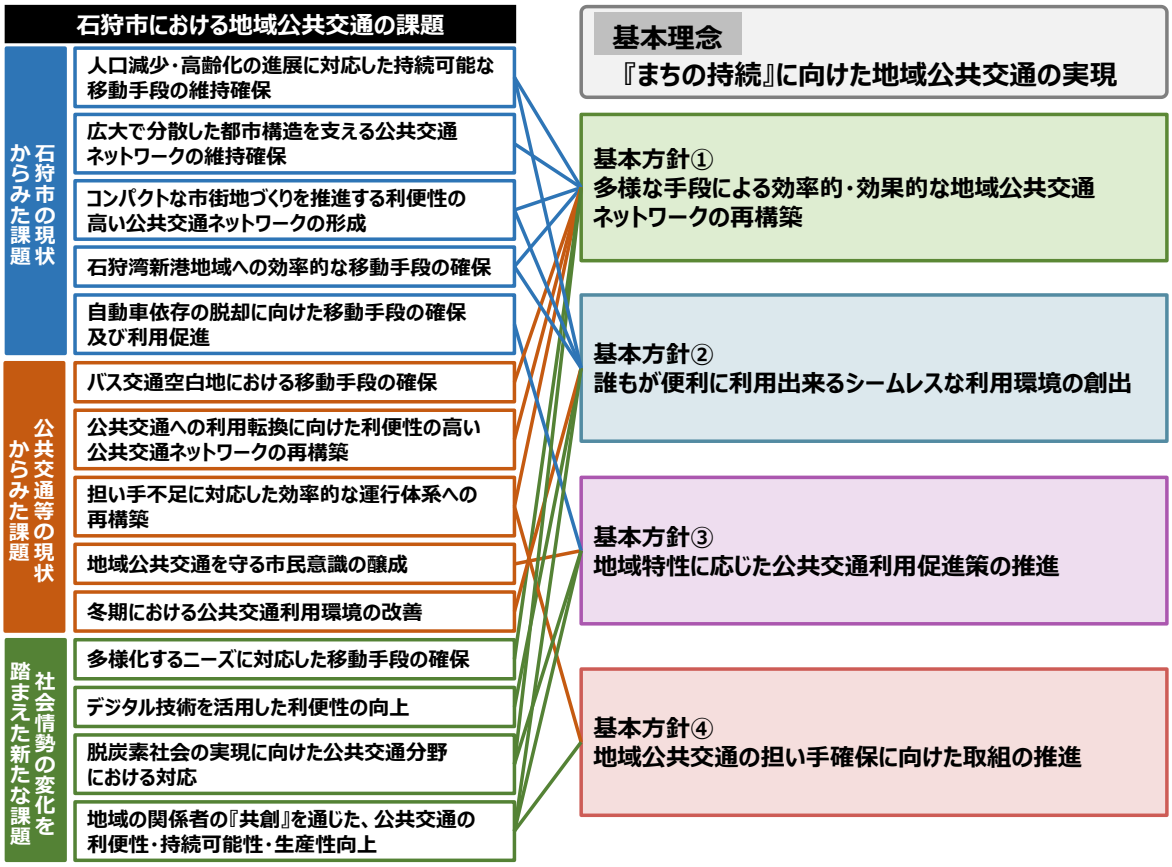


図 1-1 計画の位置付け

2. 地域公共交通計画の基本方針・施策内容

2.1 地域公共交通計画の基本方針及び目標

「シン・石狩市地域公共交通計画（イシカリモビリティ 2030）」において、本市の地域公共交通における課題を基に定めた基本理念・基本方針・目標は以下の通りです。



基本方針①　多様な手段による効率的・効果的な地域公共交通ネットワークの再構築

地域住民や来訪者の移動ニーズに対応した地域公共交通ネットワークの構築に向けて、交通事業者（路線バス・タクシー）やその他移動手段（デマンドバス・スクールバス等の公共交通空白地有償運送）を組み合わせて、需要規模に応じた効率的で効果的な地域公共交通ネットワークの形成を図ります。

また、本市では、令和５年度（2023 年度）より官民連携手法による新たな軌道系交通の導入可能性について調査を行っており、今後も引き続き調査を行っていきます。

目標①　階層的な地域公共交通ネットワークの形成による効率性の向上

本市における地域公共交通サービスを持続可能なものとしていくためには、多様なバス路線及びその他移動手段の役割を明確化し、移動需要の規模に応じた運行体系を構築することで運行の効率化を図る必要があります。

そのため、本市における地域公共交通を以下に示す階層構造で役割を設定し、役割に応じた運行体系の確立に向けた検討を行います。

本市における地域公共交通ネットワークの階層構造と役割	
基幹交通	**石狩中心部と札幌中心部を結ぶ骨格となるネットワーク** ➢ 石狩市の都市機能誘導区域である市役所周辺から石狩市の人口の大部分を占める花川を経由して札幌都心部（札幌駅）を結ぶ交通。 ➢ 日常的に多い流動を大量輸送可能な交通体系への転換により運行効率化するとともに、北海道新幹線札幌開業後の経済・観光交流拡大に向けた二次交通の充実を図る。 ➢ 既存の路線バス『14 花川南団地線』をベースとした路線を想定しており、将来的には石狩湾新港地域のデータセンター立地が進むREゾーンへの延伸も検討。
幹線交通	**石狩市の生活圏と交通結節点間を結ぶ広域ネットワーク** ➢ 基幹交通区間以外の地域（緑苑台、樽川、本町、厚田方面等）と札幌市内の交通結節点（札幌駅、麻生駅、栄町駅、手稲駅、宮の沢駅）を結ぶ交通。 ➢ 石狩湾新港地域への通勤の主要ルートである麻生駅・手稲駅と石狩湾新港地域を結ぶ交通。 ➢ 浜益区から唯一の札幌への直通手段である都市間バスや路線バスの北限である厚田区までの交通。 ➢ 通勤・通学、通院、買い物等の多様な日常的な移動を支える交通であり、交通結節点における基幹交通・支線交通とのシームレスな接続など利便性の向上を図り持続可能性を高める。 ➢ 基幹交通の運行効率化によって生まれたリソースを再配分することによって便数等の利便性向上を図る。
支線交通	**石狩市内の日常生活や経済活動を支えるネットワーク** ➢ 石狩市内の基幹交通や幹線交通と交通結節点において接続し、石狩湾新港地域への通勤や通院・買い物等の目的地へのラストワンマイルの移動を支える交通。 ➢ 郊外部においては、幹線交通から居住地へのラストワンマイルの移動や地域内の移動を支える多様な手段（スクールバス等）による交通。 ➢ 交通結節点における基幹・幹線交通とのシームレスな接続や病院・商業施設等との共創により快適な利用環境を創出して利便性向上を図り持続可能性を高める。

目標②　多様な交通手段の活用による持続可能な移動手段の確保

本市においてはバス交通の空白地が広域に分布しており、タクシーに加えて既に乗合自動車（浜益区）、スクールバス一般混乗（浜益区・厚田区）、NPO 法人による送迎（厚田区）などの自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）を実施しています。これらの移動手段は地域住民にとって重要な移動手段となっており、サービスの改善による利便性向上を図りながら維持確保に向けた取組を進めます。

また、上記の移動手段が確立されていない地域については、既存の交通資源の活用も含め、移動手段の確保を目指します。

基本方針②　誰もが便利に利用出来るシームレスな利用環境の創出

多様な手段により効率的なネットワークを構築することで、効率性が向上して事業の持続可能性が高まる一方で、利用者側としては乗継が発生し、公共交通による移動に一定の負担が生じてしまいます。

そのため、快適な乗継・待合を実現する交通結節点の創出や待ち時間を最小化する路線間の連携や運行情報の提供など、ハード・ソフト両面でシームレスな利用環境の創出を図ります。

目標③　円滑に乗換・待合可能な交通結節点の創出

基幹・幹線・支線交通をシームレスに利用出来る環境を形成するため、交通結節機能の強化に向けた検討を行います。現在の本市の地域公共交通において、幹線交通である路線バス厚田線と浜益厚田間乗合自動車が円滑に接続するため、道の駅「あいろーど厚田」が交通結節点として機能しています。また、バス停「石狩庁舎前」は複数の系統が経由し、現状として当該バス停で乗継を行う方が一定数おりますが、石狩・手稲通と花畔・茨戸通にバス停が分散しており、乗換の利便性は低い状況にあります。

地域公共交通を基幹・幹線・支線交通として再構築するに当たり、市街地においても新たに交通結節点の創出を目指すとともに、既存の交通結節点についても待合環境など更なる乗継環境の向上に向けた検討を行います。

交通結節点における快適な乗継・待合環境を創出することで、冬期にも利用しやすい環境整備を目指します。

本市において考えられる交通結節点と求められる役割	
市役所周辺	**地域特性** ➢ 石狩市内の路線バスのほとんどが『石狩庁舎前』を経由し、約240便/日が当該バス停を通過。 ➢ 市内バス停の中で最も利用者が多く、現状でも乗換が多く行われている状況（例：厚田→庁舎前→手稲など）であるが、石狩・手稲通と花畔・茨戸通にバス停が分散しており、乗換の利便性は低い。 ➢ 公共施設（市役所、図書館、りんくる）が集積しており、市民が目的地として訪れることが多い地域。 **交通結節点として求められる役割** ➢ 基幹交通と幹線交通（緑苑台・厚田方面等）との接続。 ➢ 基幹交通や幹線交通と石狩湾新港地域への支線交通との接続。
花川南	**地域特性** ➢ 石狩市の中で最も人口が集中している地域で、バス利用者が多い。 ➢ 札幌方面からの移動を考えた際に、想定される交通結節点の中で石狩湾新港地域へ最も近い。 **交通結節点として求められる役割** ➢ 基幹交通や幹線交通（手稲・栄町方面等）と石狩湾新港地域への支線交通との接続。
花川北	**地域特性** ➢ 花川南地区に次いで人口が多い地域。 ➢ 商業地域であり、石狩市街地の中で最も都市機能施設（公共・商業・医療等）が集積しており、市民が目的地として訪れることが多い地域。 **交通結節点として求められる役割** ➢ 基幹交通や幹線交通（手稲・栄町方面等）と都市機能施設へのラストワンマイルを結ぶ支線交通（グリーンスローモビリティ等）との接続。
厚田	**地域特性** ➢ 道の駅「あいろーど厚田」が現在路線バス札厚線と浜益厚田間乗合自動車の交通結節点として機能している。 **交通結節点として求められる役割** ➢ 路線バス札厚線と浜益厚田間乗合自動車との接続。

目標④　利便性の高いダイヤ設定や運行情報発信の充実化

シームレスな乗継を実現するためには、ハード面としての交通結節点整備のほか、円滑に乗継できるダイヤ設定やわかりやすい乗継情報の発信などソフト面の充実についても検討を行います。

基本方針③　地域特性に応じた公共交通利用促進策の推進

目標⑤　公共交通を利用する市民意識の醸成

自家用車利用に頼らざるを得ない暮らしから、公共交通を利用する暮らしへの転換を図るため、地域・世代に応じた意識醸成や利用促進を図る施策を推進し、公共交通の利用増加を目指します。

利用促進によって公共交通の持続性を高めるとともに、車依存からの脱却を図り、環境にやさしいグリーン社会の構築を目指します。

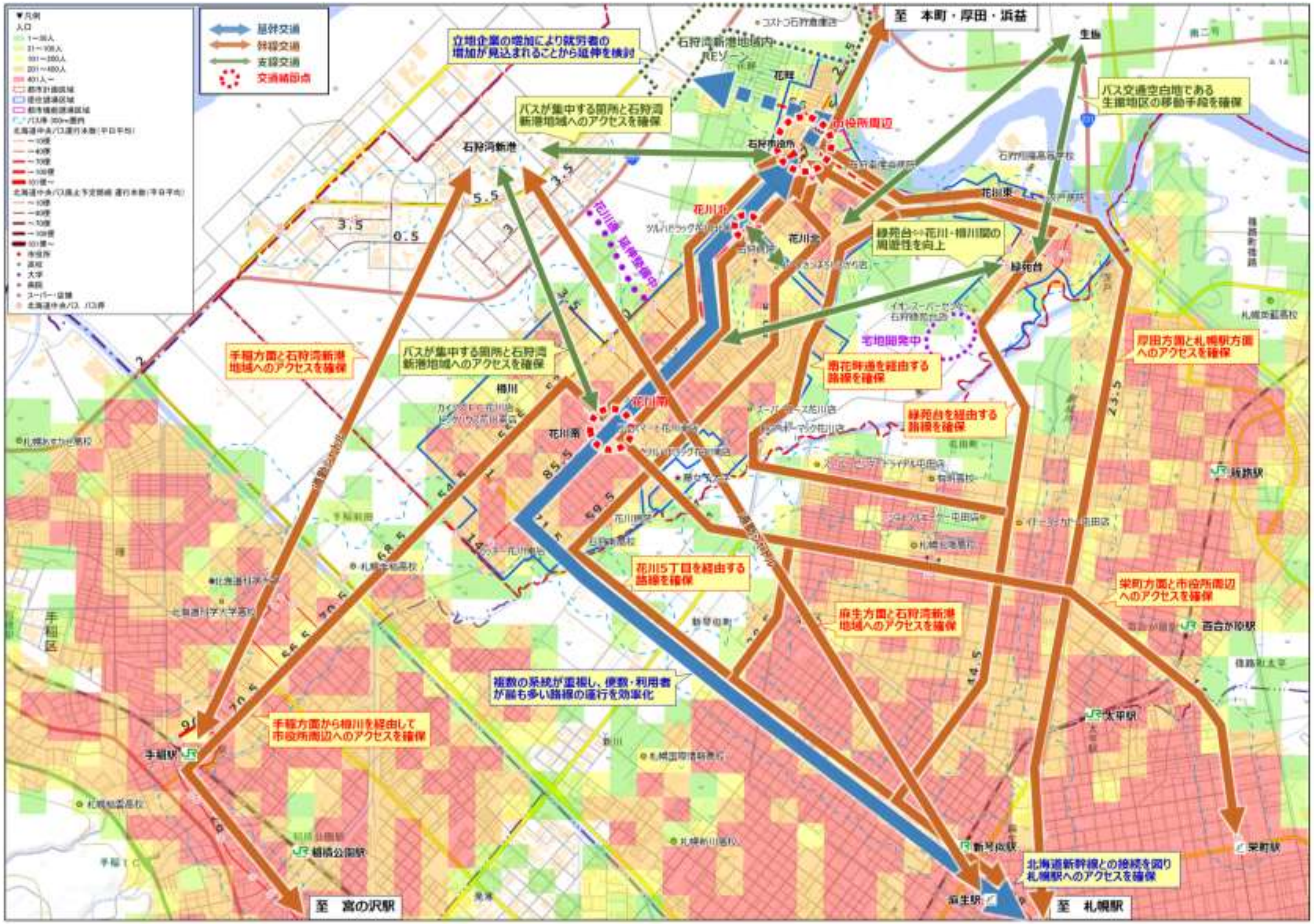
基本方針④　地域公共交通の担い手確保に向けた取組の推進

目標⑥　担い手確保による移動手段の維持確保

路線バスをはじめとして本市のあらゆる移動手段において、運転手の担い手不足及び高齢化が課題となっており、今後の運行における持続性が懸念されています。行政・交通事業者等が連携して担い手確保に向けた取組みを推進し、移動手段の維持確保を目指します。

2.2 地域公共交通の将来像

基本理念、基本方針及び目標の考え方に基づき、本市が目指す地域公共交通の将来像は次頁に示す通りです。



基幹交通
幹線交通
支線交通
交通結節点
立地企業の増加により就労者の増加が見込まれることから延伸を検討
バスが集中する岡所と石狩湾新港地域へのアクセスを確保
石狩湾新港
石狩湾新港地域内 REゾーン
花畔
石狩市役所
市役所周辺
花川北
花川北
花川南
至　本町・厚田・浜益
生振
バス交通空白地である生振地区の移動手段を確保
花川東
緑苑台⇔花川・樽川間の周遊性を向上
緑苑台
宅地開発中
南花畔通を経由する路線を確保
緑苑台を経由する路線を確保
厚田方面と札幌駅方面へのアクセスを確保
手稲方面と石狩湾新港地域へのアクセスを確保
バスが集中する岡所と石狩湾新港地域へのアクセスを確保
樽川
花川5丁目を経由する路線を確保
麻生方面と石狩湾新港地域へのアクセスを確保
栄町方面と市役所周辺へのアクセスを確保
複数の系統が重複し、便数・利用者が最も多い路線の運行を効率化
手稲方面から樽川を経由して市役所周辺へのアクセスを確保
北海道新幹線との接続を図り札幌駅へのアクセスを確保
手稲駅
稲積公園駅
麻生駅
新琴似駅
太平駅
百合が原駅
篠路駅
栄町駅
至　宮の沢駅
至　札幌駅
手稲区

▼凡例
人口
1～30人
31～100人
101～200人
201～400人
401人～
乗合自動車運行区域
あつたライフサポートの会運行区域
タクシー運行区域
バス停 300m圏内
北海道中央バス路線
北海道中央バス廃止予定路線
スクールバス(一般住民混乗)路線
都市間バス路線
北海道中央バス　バス停
スクールバス(一般住民混乗)　バス停
都市間バス　バス停
幹線交通
支線交通
交通結節点
至　留萌市
浜益区の唯一の札幌への直通手段である特急ましけ号を維持確保
スクールバス一般混乗による域内交通を維持確保
至　滝川市
運行改善を図りながら浜益滝川間乗合自動車を維持確保
浜益区
運行改善を図りながら浜益厚田間乗合自動車を維持確保
スクールバス一般混乗による域内交通を維持確保
厚田
札厚線を維持確保
NPO法人の送迎によるラストワンマイル交通を維持確保
石狩線を維持確保
タクシー以外の新たな移動支援策を検討
0 1.5 3 6 9 12 15 km
至　札幌市

2.3 目標を達成するための施策体系

目標を達成するために実施する施策は以下の通りです。

今後の施策	基本方針①		基本方針②		基本方針③	基本方針④
	目標①	目標②	目標③	目標④	目標⑤	目標⑥
施策1 地域公共交通サービスの維持確保及び改善	●	●		○		
施策2 基幹交通の確立に向けたバス路線再編及び BHLS導入の検討	●			○		○
施策3 AIオンデマンド交通『いつモ』の本格運行	●	●		○		
施策4 バス交通空白地における移動手段の確保	●	●				
施策5 交通結節点の創出に向けた検討			●	○		
施策6 デジタル技術を活用した公共交通に関する 情報発信機能の強化				●	●	
施策7 公共交通の利用促進に向けた取組の推進					●	
施策8 公共交通の担い手確保に向けた取組の推進						●

基本理念　『まちの持続』に向けた地域公共交通の実現

基本方針①
多様な手段による効率的・効果的な地域公共交通ネットワークの再構築
- 目標①　階層的な地域公共交通ネットワークの形成による効率性の向上
- 目標②　多様な交通手段の活用による持続可能な移動手段の確保

基本方針②
誰もが便利に利用出来るシームレスな利用環境の創出
- 目標③　円滑に乗換・待合可能な交通結節点の創出
- 目標④　利便性の高いダイヤ設定や運行情報発信の充実化

基本方針③
地域特性に応じた公共交通利用促進策の推進
- 目標⑤　公共交通を利用する市民意識の醸成

基本方針④
地域公共交通の担い手確保に向けた取組の推進
- 目標⑥　担い手確保による移動手段の維持確保

3. 地域公共交通計画策定後の状況変化

『2. 地域公共交通計画の基本方針・施策内容』で述べた通り、計画に基づき様々な施策を実施していますが、ここでは本計画を策定するに当たり、前提となる状況が大きく変化した以下の内容について詳述します。

3.1 AI デマンド交通『いつモ』の実証運行

本市では、石狩湾新港地域への効率的な交通網の確保やバス交通空白地の解消などを目的とした、AI デマンド交通「いつモ（いつでも　つながる　モビリティ）」の実証運行を令和４年度より開始し、利用状況・運行上の課題等から運行方法の改善を重ね、令和７年度現在４期目の実証運行を行っています。

AI デマンド交通「いつモ」の実証運行は、石狩湾新港地域の就業者を対象とした『通勤デマンド』と市街地（花川・樽川・緑苑台地区）や隣接するバス交通空白地（生振・新港地区）の地域住民を対象とした『市内デマンド』の２種類を運行しています。

『通勤デマンド』は、令和４年度～令和６年度にかけて、札幌市営地下鉄南北線麻生駅と北海道旅客鉄道㈱函館本線手稲駅を出発地として、石狩湾新港地域内操業企業へ輸送する『通勤シャトル』と、石狩市内において複数のバス路線と接続するラルズマート花川南店と石狩市役所から石狩湾新港地域内操業企業へ輸送する『乗継便』（※令和５年度～令和６年度）を運行してきました。利用状況（月次平均利用回数）は第一期（令和４年度）で 111 回、第二期（令和５年度）で 633 回、第三期（令和６年度）で 888 回と増加しており、運行方法の改善を行ってきたことで、利用企業が増加しております。特に、令和６年度からは北海道中央バス㈱による石狩湾新港地域への路線バス３路線（石狩新港線、石狩新港団地線、石狩新港西線）が廃線となったことから、『通勤デマンド』が路線バスの代替交通を担い、利用者が増加している状況となっています。

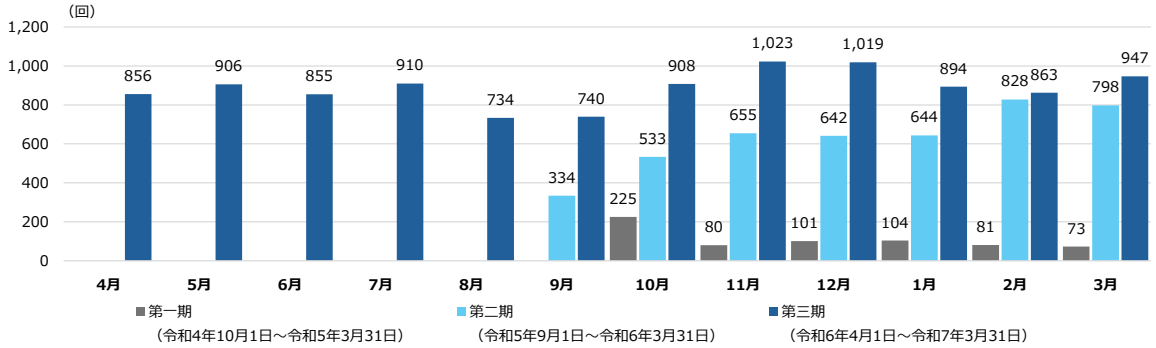


図 3-1 通勤デマンド実証運行の利用状況（令和４年度～令和６年度）

一方で、『通勤シャトル』は発着地（麻生駅・手稲駅）が札幌市内であり、路線延長が長いことから、積雪の影響を受ける冬期間は石狩湾新港地域内企業への到着時間の遅延や出発時刻の大幅な変動が度々発生していたこと、朝夕各４便（麻生駅発着２便、手稲駅発着２便）であり、通勤可能な時間帯が限られるという課題がありました。

これらのことから、限られた人員・車両の中で効率的に就業者の移動手段を確保するため、令和７年度の実証運行では、これまでの『乗継便』を踏襲し、路線バスとの乗り換えを前提として、ラルズマート花川南店及び石狩市役所の交通結節点から石狩湾新港地域を西エリア・東エリアと２分し、朝夕各６便のピストン輸送を行う実証運行として実施しています。路線バスとの乗り換えを要することになるため、利用者に対して乗換行動の負担を強いる形となりますが、通勤可能時間帯の拡大（時間的交通空白の緩和）と事業の持続可能性向上を目指しています。

図 3-2 令和７年度 通勤デマンド実証運行概要

『市内デマンド』は、居住地から市内各種施設（商業施設、医療施設、公共施設等）への利便性の高い移動手段確保を目的として実証運行を開始しており、令和４年度は市街地（花川・樽川・緑苑台地区）とバス交通空白地である生振地区を対象区域として運行していましたが、令和５年度からは石狩湾新港地域も対象区域に拡大し、通勤シャトルが運行する朝夕以外の昼間の移動需要にも対応可能な形で実証運行を行ってきました。利用状況（月次平均利用回数）は第一期（令和４年度）で 96 回、第二期（令和５年度）で 192 回、第三期（令和６年度）で 357 回と増加しており、運行方法の改善・対象区域の拡大を行ってきたことで、利用者が増加しております。

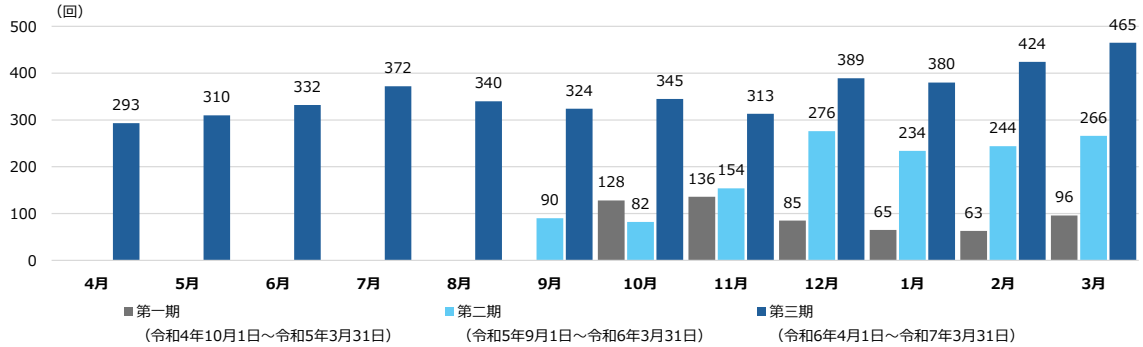


図 3-3 市内デマンド実証運行の利用状況（令和４年度～令和６年度）

令和７年度からは、『市内デマンド』については石狩市や交通事業者等から組織された石狩湾新港地域公共交通サービス推進協議会（通称「ILOT」、以下「ILOT」とする）が運営主体となって本格運行を開始しました。交通事業者との連携のもとでタクシー車両を活用して事業を行っています。

図 3-4 令和７年度 市内デマンド運行概要

3.2 石狩庁舎以北の路線バス廃線

本市を運行している路線バスの内、石狩庁舎以北を運行する３路線（石狩線、石狩線（トーメン団地）、厚田線）について、路線バスを運行する北海道中央バス㈱より、利用者の減少や運転手不足を要因として、石狩庁舎前から北の路線について廃線の申し出がありました。

いずれの路線についても地域住民の移動手段として重要な路線であり、事業継続について協議を行ってきましたが、石狩線については令和７年 12 月 14 日、石狩線（トーメン団地）及び厚田線については令和８年３月 31 日をもって廃線となることが決定しました。

これらの状況を踏まえて、地域住民、交通事業者、行政等の多様な関係者の連携のもとで持続可能な代替交通を再構築することが急務となっています。

代替交通の運行概要等については、『4. 実施事業の内容』の中で詳述します。

なお、３路線（石狩線、石狩線（トーメン団地）、厚田線）の石狩庁舎以北の詳細な利用実態について、参考として次頁に示します。

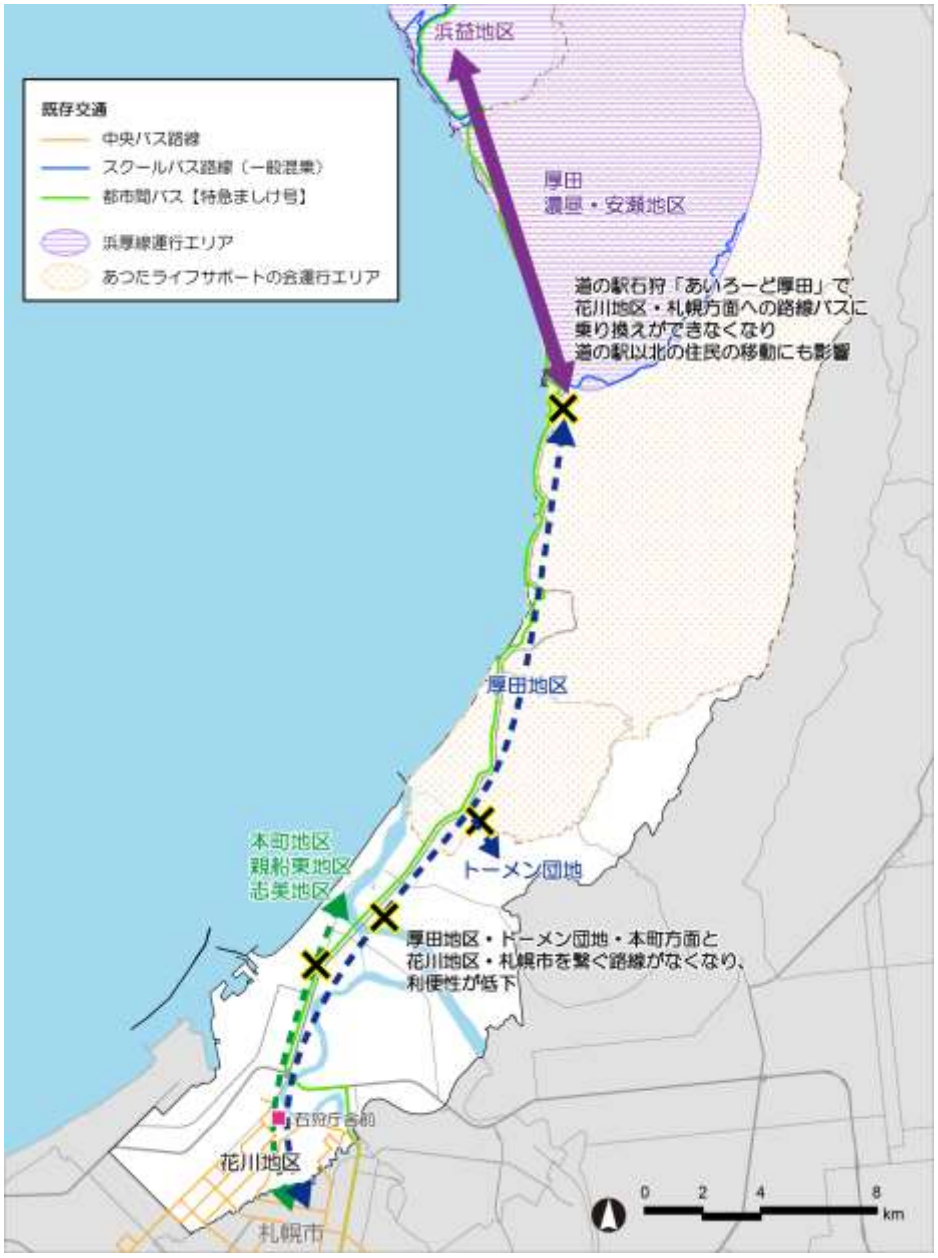
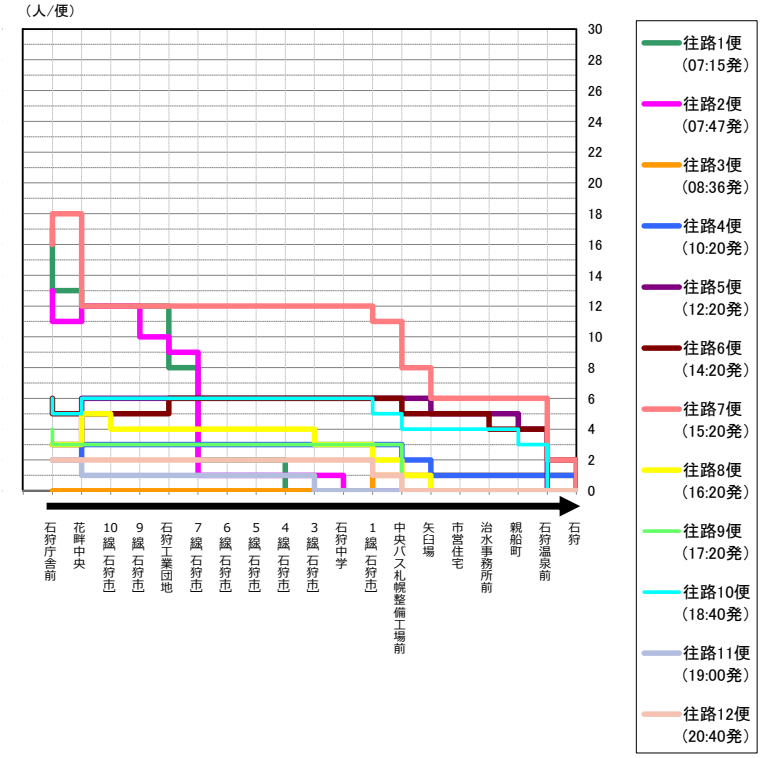


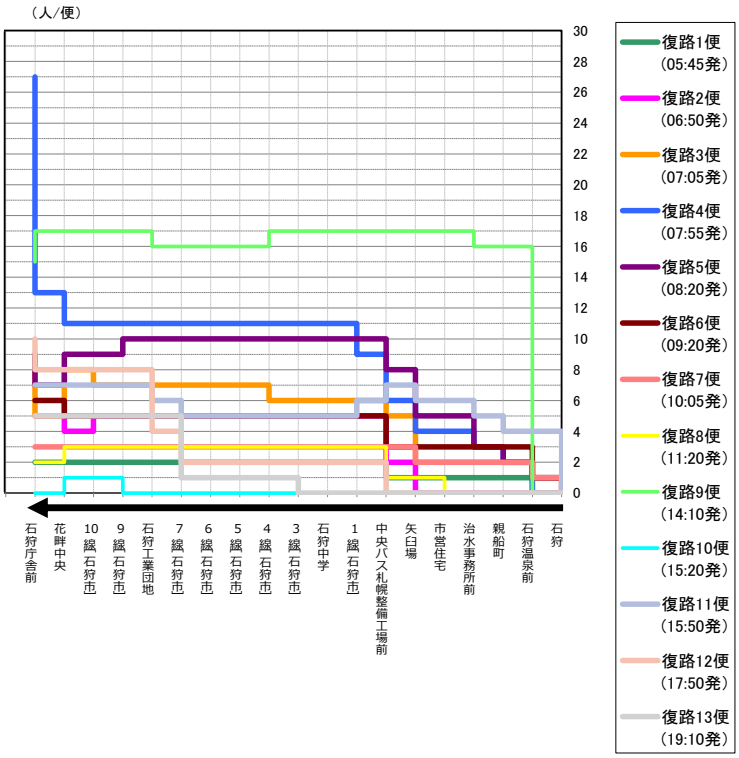
図 3-5 石狩庁舎以北の路線バス廃線による影響

(1) 石狩線の利用実態（北海道中央バス㈱による乗降調査結果）

<始発：札幌ターミナル、終着：石狩>



<始発：石狩、終着：札幌ターミナル>

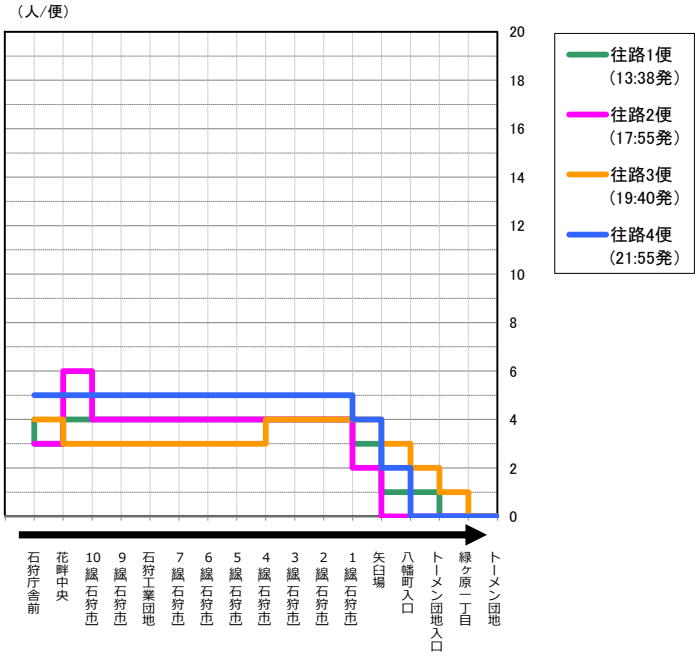


資料：北海道中央バス㈱提供資料

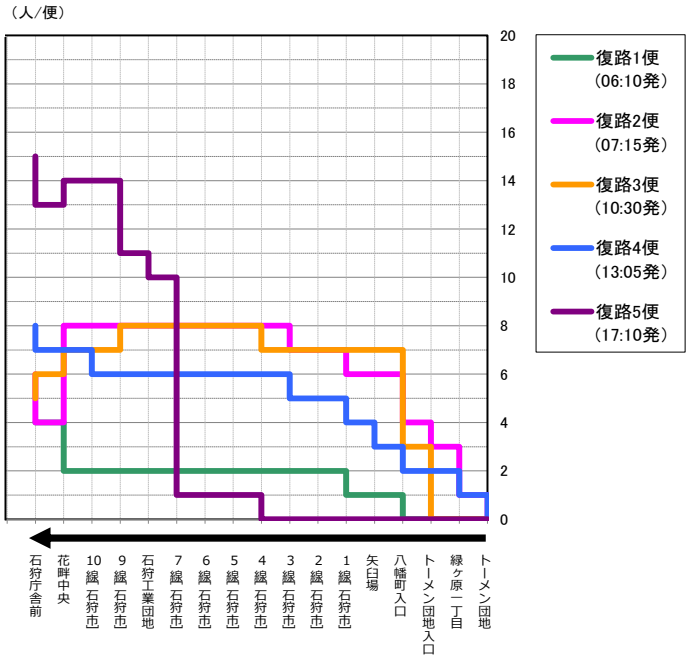
図 3-6 石狩線の乗降客数（令和６年９月 13 日（金））

(2) 石狩線（トーメン団地）の利用実態（北海道中央バス㈱による乗降調査結果）

<始発：札幌ターミナル、終着：トーメン団地>



<始発：トーメン団地、終着：札幌ターミナル>

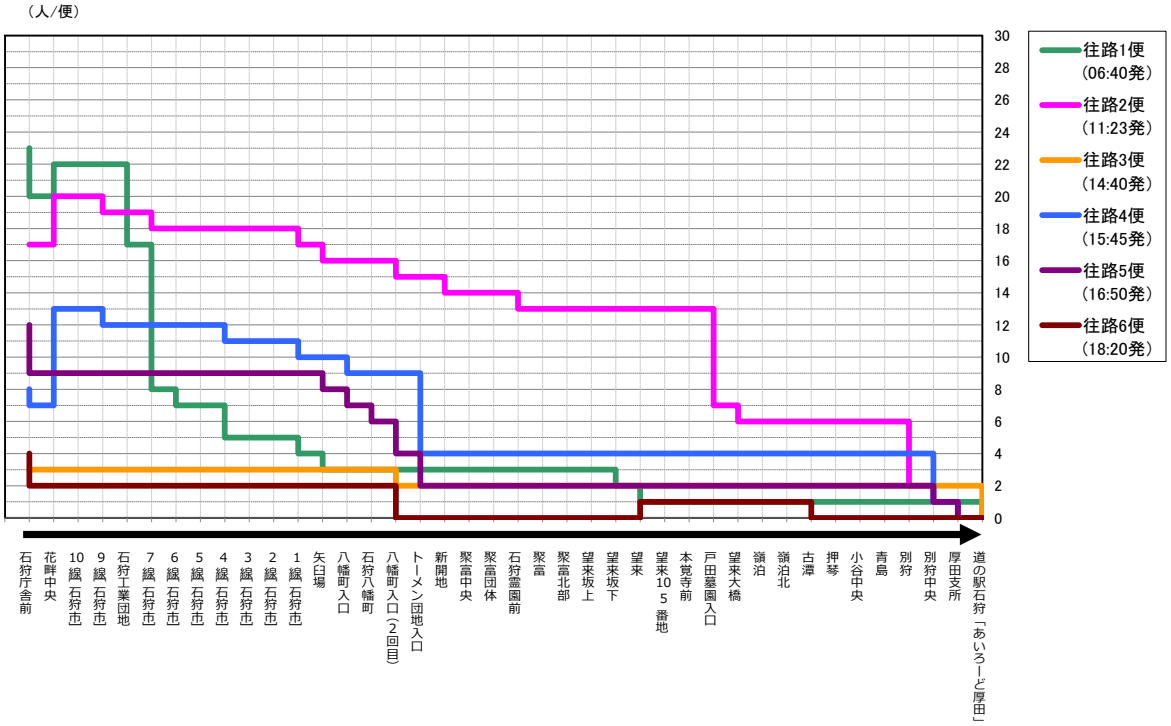


資料：北海道中央バス㈱提供資料

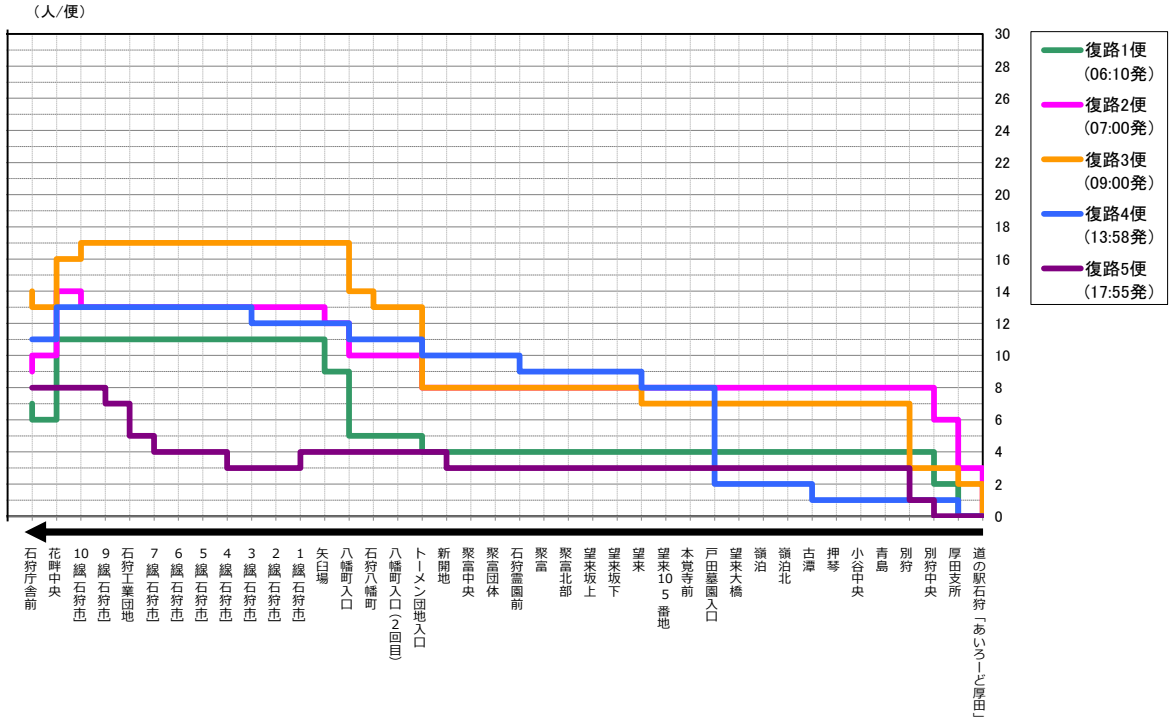
図 3-7 石狩線（トーメン団地）の乗降客数（令和 6 年 9 月 12 日（木））

(3) 厚田線の利用実態（北海道中央バス㈱による乗降調査結果）

<始発：札幌ターミナル、終着：道の駅石狩「あいろーど厚田」>



<始発：道の駅石狩「あいろーど厚田」、終着：札幌ターミナル>



資料：北海道中央バス㈱提供資料

図 3-8 厚田線の乗降客数（令和６年９月 13 日（金））

4. 実施事業の内容

4.1 利便増進事業の概要

本計画において推進する利便増進事業は以下の事業です。また、以下の事業による新たな公共交通体系のイメージは次頁に示す通りとなります。

項目		事業概要	利便増進事業の該当項目	実施主体
施策３．AI オンデマンド交通『いつモ』の本格運行				
	通勤デマンドの本格運行	AI デマンド交通『いつモ』の運行による石狩湾新港地域内操業企業就業者の通勤手段の確保	イ	ILOT
施策４．バス交通空白地における移動手段の確保				
	本町花川線の運行	本町方面-石狩庁舎間のデマンド交通運行による移動手段の確保	イ	ILOT
	厚田花川線の運行	厚田・トーメン団地方面-石狩庁舎間のデマンド交通運行による移動手段の確保	イ・ハ	ILOT
施策５．交通結節点の創出に向けた検討				
	石狩庁舎前バス停留所の集約化	交通結節点となる石狩庁舎前におけるシームレスな乗継環境創出を目的としたバス停留所の集約化	ハ	石狩市
施策６．デジタル技術を活用した公共交通に関する情報発信機能の強化				
	共通予約システムの導入	複数のデマンド交通の一元予約が可能な共通予約プラットフォームの構築	ハ	石狩市
施策７．公共交通の利用促進に向けた取組の推進				
	キャッシュレス決済方法及び割引制度の導入	スムーズな運賃支払いを実現するためのキャッシュレス決済方法及び利用しやすい運賃体系の導入	ロ・ハ	石狩市
	公共交通冊子等による情報提供	公共交通冊子の作成、広報誌やホームページ等による情報提供などの実施	ハ	石狩市

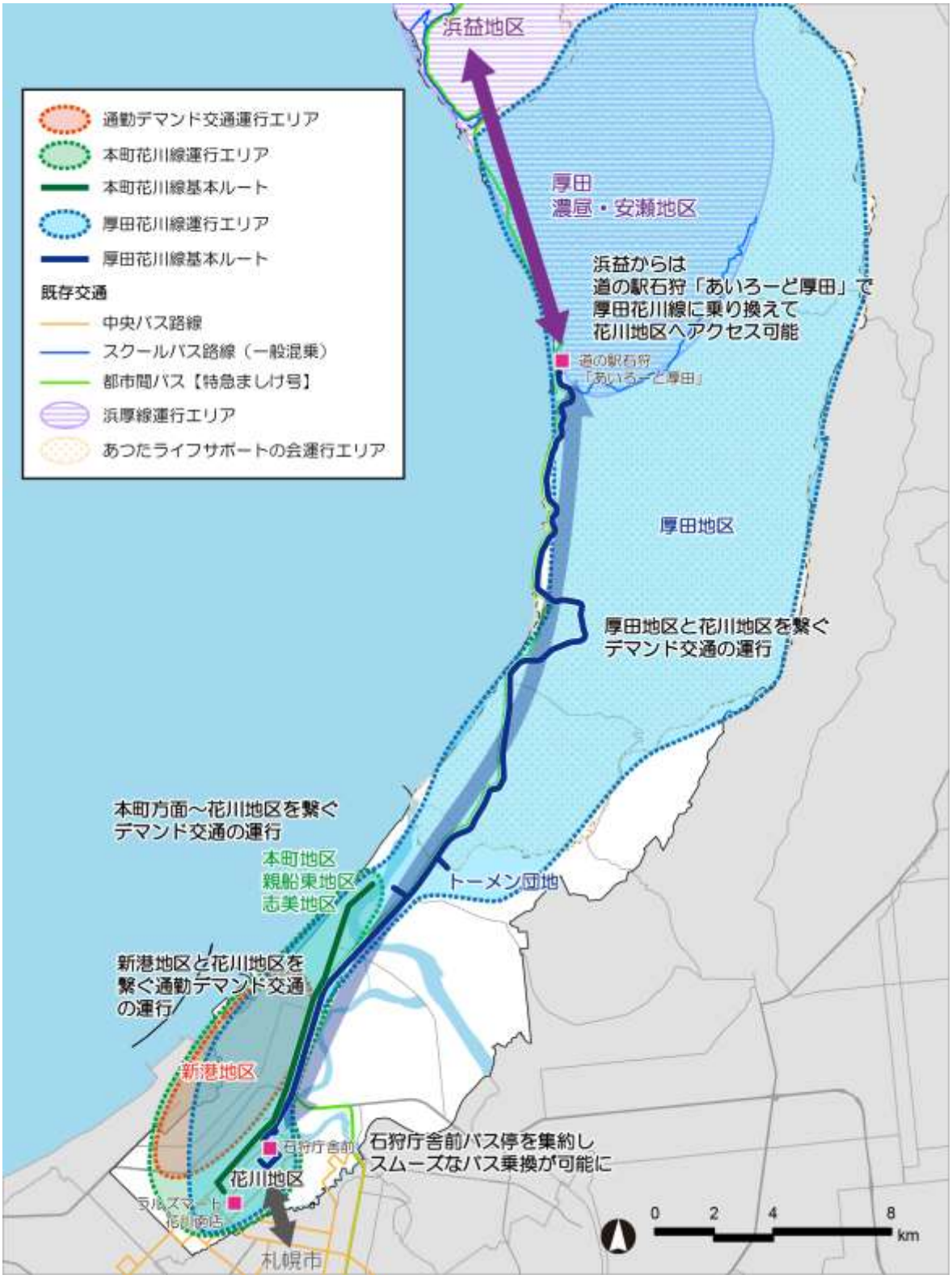
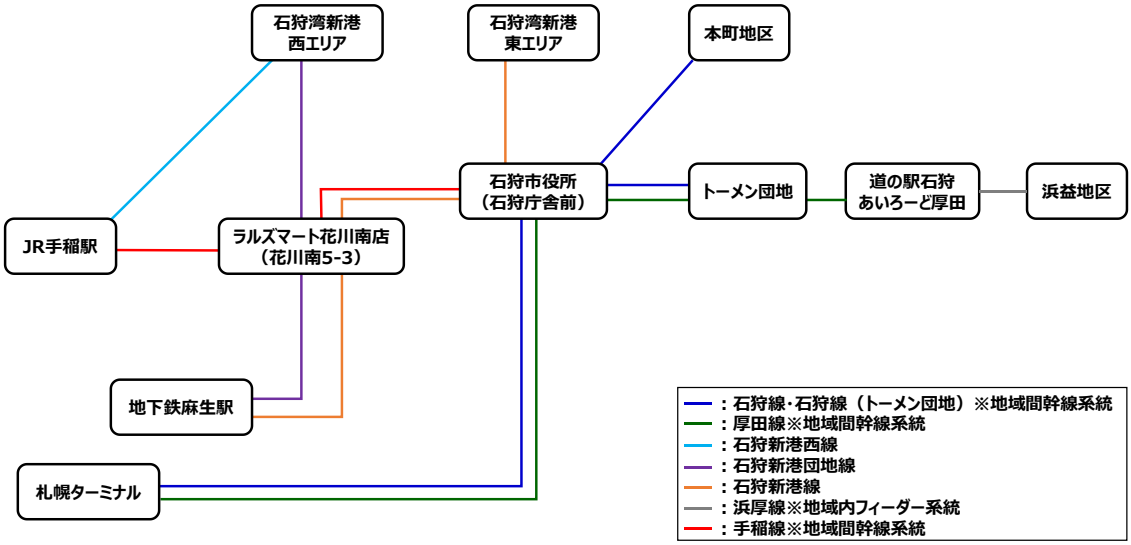


図 4-1 再編後の公共交通体系概要

再編前



再編後

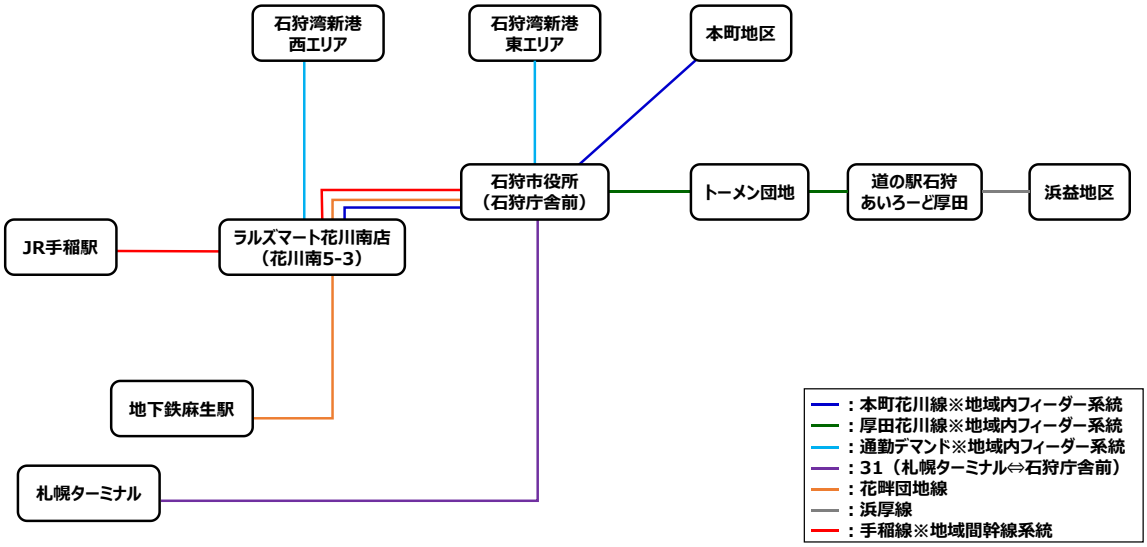


図 4-2 再編前後の公共交通体系模式図

利便増進事業とは

地域における公共交通ネットワークの再編を行う取組に加え、運賃・ダイヤ等の見直しも含め、利用者の利便の増進に資する取組を対象としている事業で、以下の種類があります。

【事業内容】

イ．地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

① 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業又は国内一般旅客定期航路事業に係る路線等の編成の変更

② 次に掲げる事業の転換又は自家用有償旅客運送から道路運送事業※への転換

（ⅰ）旅客鉄道事業又は旅客軌道事業から道路運送事業への転換

（ⅱ）一の種類の道路運送事業から他の種類の道路運送事業への転換

（ⅲ）一の種類の国内一般旅客定期航路事業等から他の種類の国内一般旅客定期航路事業等への転換

③ 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更

ロ．地方公共団体が地域公共交通の利用者にとって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの

① 運賃又は料金の設定

② 運行回数又は運行時刻の設定

③ 共通乗車船券の発行

ハ．イ～ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業

①乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善

②交通結節施設における乗降場の改善

③乗継ぎに関する分かりやすい情報提供

④IC カード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化

⑤ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入

⑥ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置

⑦ ①～⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

※道路運送事業：一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（別冊）第 4 版（令和 5 年 10 月）

4.1.1 通勤デマンドの本格運行

(1) 事業の概要

事業の目的	石狩湾新港地域内操業企業就業者の通勤交通の維持・確保
取組内容	北海道中央バス㈱が令和５年度まで路線バス３路線（石狩新港線、石狩新港団地線、石狩新港西線）を運行していた石狩湾新港地域において、AI デマンド交通『いつモ』を運行し、石狩湾新港地域内操業企業就業者のニーズに応じた公共交通サービスを提供します。
対象地域	石狩湾新港地域

(2) 運行事業者･車両･事業種別

	事業実施前	事業実施後
運行事業者	北海道中央バス㈱	ILOT※
運行車両	大型バス	ワゴン車（定員８人）
運行事業種別	一般乗合旅客自動車運送 （路線定期運行）	事業者協力型自家用有償 旅客運送（区域運行）※

※令和８年３月 31 日までは、道路運送法第 21 条の実証運行として、石狩市（三和交通㈱に業務委託）が運行主体となり実施

(3) 運行区域・乗降場所

事業実施前

事業実施後

乗降場所（西エリア）※令和８年１月現在

ラルズマート花川南店／アイ・アイ・テー／機械金属工業協同組合／エコテック・ワン／マルキンサトー／セイコーフレッシュフーズ／シンセメック／エア・ウォーター／ホクビー／石狩新港団地／日本ボデーパーツ／鴻池運輸／白洋舎北海道リネンサプライ／フロンティアサイエンス／日栄運輸

乗降場所（東エリア）※令和８年１月現在

石狩市役所／さくらインターネット／石狩環境メンテナンスセンター／YM スチール／佐藤水産／旭イノベックス／ワコー北成メタル

※ラルズマート花川南店及び石狩庁舎前は地域間幹線系統（手稲線）と接続

(4) 運行日・運行時間帯・運行本数

	事業実施前	事業実施後
運行日 運行時間帯 運行本数	（単位：本）	（単位：本）

石狩新港線

出発地	時間帯	平日	土曜
地下鉄麻生駅	6～9 時	1	1
	9～12 時	—	—
	12～15 時	—	—
	15～18 時	—	—
	18～20 時	—	—
北8線6号 石狩新港	6～9 時	—	—
	9～12 時	—	—
	12～15 時	—	—
	15～18 時	1	—
	18～20 時	—	—

石狩新港団地線

出発地	時間帯	平日	土曜
地下鉄麻生駅	6～9 時	3	2
	9～12 時	—	—
	12～15 時	—	—
	15～18 時	—	—
	18～20 時	—	—
組合会館 機械金属	6～9 時		
	9～12 時		
	12～15 時		
	15～18 時	3	1
	18～20 時	1	1

石狩新港西線

出発地	時間帯	平日	土曜
手稲駅北口	6～9 時	2	1
	9～12 時	—	—
	12～15 時	—	—
	15～18 時	—	—
	18～20 時	—	—
石狩新港団地	6～9 時	—	—
	9～12 時	—	—
	12～15 時	—	—
	15～18 時	2	1
	18～20 時	—	—

■土曜は第１・３・５土曜に限る
■日曜・祝日は運行無し
※令和５年夏ダイヤ・冬ダイヤ（夏・冬同数）

西エリア

出発地	時間帯	平日
ラルズマート花川南店	6～9 時	6
	9～12 時	—
	12～15 時	—
	15～18 時	4
	18～20 時	2

東エリア

出発地	時間帯	平日
石狩市役所	6～9 時	6
	9～12 時	—
	12～15 時	—
	15～18 時	4
	18～20 時	2

■土日・祝日は運行無し

(5) 運賃

<table>
<tr><th></th><th>事業実施前</th><th>事業実施後</th></tr>
<tr><td>運賃</td><td>大人運賃
<table><tr><th colspan="2">石狩新港線</th></tr><tr><td>地下鉄麻生駅⇔
石狩新港北８線６号</td><td>560 円</td></tr></table><table><tr><th colspan="2">石狩新港団地線</th></tr><tr><td>地下鉄麻生駅⇔
日成産業前・
機械金属組合会館</td><td>410 円</td></tr></table><table><tr><th colspan="2">石狩新港西線</th></tr><tr><td>手稲駅北口⇔
石狩新港団地</td><td>410 円</td></tr></table>※令和５年当時の運賃</td><td>【通勤デマンド大人運賃】
片道 250 円

【路線バス大人運賃】<table><tr><th colspan="2">地下鉄麻生駅発着</th></tr><tr><td>⇔石狩庁舎前</td><td>480 円</td></tr><tr><td>⇔花川南５条３丁目</td><td>370 円</td></tr></table><table><tr><th colspan="2">手稲駅北口発着</th></tr><tr><td>⇔石狩庁舎前</td><td>410 円</td></tr><tr><td>⇔花川南５条３丁目</td><td>280 円</td></tr></table></td></tr>
</table>

(6) 事業開始時期

事業開始	令和８（2026）年４月１日～

4.1.2 本町花川線の運行

(1) 事業の概要

事業の目的	路線バス廃止地区における生活交通の確保
取組内容	北海道中央バス㈱が運行していた石狩線の行先である本町方面において、代替交通としてデマンド交通「本町花川線」の運行を実施します。
対象地域	本町地区・親船東地区・志美地区・石狩湾新港地区・花川地区

(2) 運行事業者･車両･事業種別

	事業実施前	事業実施後
運行事業者	北海道中央バス㈱	ILOT※
運行車両	大型バス	ワゴン車（定員８人） マイクロバス（定員 22 人）
運行事業種別	一般乗合旅客自動車運送 （路線定期運行）	事業者協力型自家用有償 旅客運送（区域運行）※

※令和７年 12 月 15 日～令和８年３月 31 日までは、道路運送法第 21 条の実証運行として、石狩市（三和交通㈱・ダイコク交通㈱に業務委託）が運行主体となり実施

(3) 運行区域・乗降場所

事業実施前	事業実施後

※ラルズマート花川南店及び石狩庁舎前は
地域間幹線系統（手稲線）と接続

(4) 運行日・運行時間帯・運行本数

事業実施前

（単位：本）

石狩線				
出発地	時間帯	平日	土曜	日祝
札幌ターミナル	6～9　時	3	1	1
	9～12 時	1	2	2
	12～15 時	1	1	2
	15～18 時	3	2	1
	18～20 時	1	1	1
	20 時以降	1	1	1
石狩	6 時以前	1		—
	6～9　時	3		3
	9～12 時	2		2
	12～15 時	1		1
	15～18 時	2		2
	18～20 時	1		1

※令和７年夏ダイヤ

事業実施後

（単位：本）

本町花川線			
出発地	時間帯	平日	土曜
花川北中学校前・石狩庁舎前・石狩病院・ラルズマート花川南店	6～9　時	1	1
	9～12 時	2	1
	12～15 時	1	1
	15～18 時	3	2
	18～20 時	1	1
	20 時以降	1	1
石狩	6～9　時	5	2
	9～12 時	2	1
	12～15 時	—	—
	15～18 時	2	2
	18～20 時	—	—

■日曜祝日は運行無し

(5) 運賃

<table>
<tr><th></th><th>事業実施前</th><th>事業実施後</th></tr>
<tr><td>運賃</td><td>大人運賃
<table><tr><td>石狩⇔
札幌ターミナル</td><td>840 円</td></tr><tr><td>石狩⇔石狩庁舎前</td><td>470 円</td></tr></table></td><td>【本町花川線大人運賃】
<table><tr><td>石狩⇔庁舎前</td><td>300 円</td></tr><tr><td>石狩⇔花川南</td><td>500 円</td></tr></table>【路線バス大人運賃】
<table><tr><td colspan="2">札幌ターミナル発着</td></tr><tr><td>⇔石狩庁舎前</td><td>490 円</td></tr></table>※詳細なエリア別運賃は下表参照</td></tr>
</table>

【本町花川線のエリア別運賃】

	本町～庁舎前	花川北・花川南
本町～庁舎前	300	500
花川北・花川南	500	路線バス区間

【主な乗降区間の運賃】

	石狩 （本町～庁舎前）	整備工場前 （本町～庁舎前）	石狩中学校 （本町～庁舎前）	7線 （本町～庁舎前）	庁舎前 （本町～庁舎前）	石狩病院前 （花川北・南）	花川南5-3 （花川北・南）
石狩 （本町～庁舎前）		300(240) +60	300(250) +50	300(380) −80	300(470) −170	500(680) −180	500(680) −180
整備工場前 （本町～庁舎前）	300(240) +60		300(240) +60	300(250) +50	300(370) −70	500(580) −80	500(580) −80
石狩中学校 （本町～庁舎前）	300(250) +50	300(240) +60		300(250) +50	300(370) −70	500(580) −80	500(580) −80
7線 （本町～庁舎前）	300(380) −80	300(250) +50	300(250) +50		300(240) +60	500(480) +20	500(480) +20
庁舎前 （本町～庁舎前）	300(470) −170	300(370) −70	300(370) −70	300(240) +60			
石狩病院前 （花川北・南）	500(680) −180	500(580) −80	500(580) −80	500(480) +20			
花川南5-3 （花川北・南）	500(680) −180	500(580) −80	500(580) −80	500(480) +20			

（ ）は現在の路線バス運賃

(6) 事業開始時期

事業開始	令和８（2026）年４月１日～

4.1.3 厚田花川線の運行

(1) 事業の概要

事業の目的	路線バス廃止地区における生活交通の確保
取組内容	北海道中央バス㈱が運行していた石狩線（トーメン団地）及び厚田線の行先である厚田方面において、代替交通として、デマンド交通「厚田花川線」の運行を実施します。
対象地域	厚田地区・八幡地区・親船東地区・志美地区・石狩湾新港地区・花川地区

(2) 運行事業者･車両･事業種別

	事業実施前	事業実施後
運行事業者	北海道中央バス㈱	ILOT
運行車両	大型バス	マイクロバス（定員 24 人） ※車両は利便増進特例による車両減価償却費等国庫補助（一括購入補助）を使用し、新規購入予定
運行事業種別	一般乗合旅客自動車運送 （路線定期運行）	事業者協力型自家用有償 旅客運送（区域運行）

(3) 運行区域・乗降場所

事業実施前	事業実施後
	 ※石狩庁舎前は地域間幹線系統（手稲線）と接続

(4) 運行日･運行時間帯･運行本数

運行日
運行時間帯
運行本数

事業実施前

（単位：本）

厚田線

出発地	時間帯	平日	土日祝
札幌ターミナル	6～9　時	1	―
	9～12 時	―	1
	12～15 時	1	―
	15～18 時	2	2
	18～20 時	1	1
「あいろーど厚田」道の駅石狩	6～9　時	2	1
	9～12 時	1	―
	12～15 時	―	1
	15～18 時	1	1
	18～20 時	―	―

石狩線（トーメン団地）

出発地	時間帯	平日	土日祝
札幌ターミナル	6～9　時	―	―
	9～12 時	―	―
	12～15 時	―	―
	15～18 時	1	―
	18～20 時	1	1
	20 時以降	1	―
トーメン団地	6～9　時	2	―
	9～12 時	―	―
	12～15 時	―	―
	15～18 時	1	―
	18～20 時	―	―

※令和 7 年夏ダイヤ

事業実施後

（単位：本）

厚田花川線

出発地	時間帯	平日	土曜
石狩病院 花川北中学校前 石狩庁舎前	6～9　時	1	1
	9～12 時	2	―
	12～15 時	1	1
	15～18 時	2	1
	18～20 時	1	1
	20 時以降	1	―
「あいろーど厚田」道の駅石狩	6～9　時	3	1
	9～12 時	1	1
	12～15 時	2	1
	15～18 時	1	1
	18～20 時	1	―

■日曜祝日は運行無し

(5) 運賃

運賃

事業実施前

大人運賃

道の駅石狩「あいろーど厚田」⇔札幌ターミナル	1,620 円
トーメン団地⇔札幌ターミナル	890 円

事業実施後

【厚田花川線大人運賃】

厚田（道の駅）⇔庁舎前	1,200 円
トーメン団地⇔庁舎前	400 円

【路線バス大人運賃】

札幌ターミナル発着	
⇔石狩庁舎前	490 円

※詳細なエリア別運賃は次頁参照

【厚田花川線のエリア別運賃】

	浜益南部・厚田北部	厚田南部	八幡・トーメン	親船東～庁舎前	庁舎以南
浜益南部・厚田北部	300	600	800	1,200	1,400
厚田南部	600	300	400	800	1,000
八幡・トーメン	800	400	300	400	600
親船東～庁舎前	1,200	800	400	300	500
庁舎以南	1,400	1,000	600	500	路線バス区間

浜益南部・厚田北部	送毛～押琴
厚田南部	古潭～聚富中央
八幡・トーメン	新開地～八幡町入口
親船東・花川北	矢臼場～石狩庁舎前
庁舎以南	花川北地区

【主な乗降区間の運賃】

	厚田（道の駅）（厚田北部）	望来（厚田南部）	トーメン団地入口（八幡トーメン）	八幡町入口（八幡トーメン）	ヤウスバ（親船東花川北）	7線（親船東花川北）	庁舎前（親船東花川北）	花川北中学校前（庁舎以南）
厚田（道の駅）（厚田北部）		600(610) −10	800（880） −80	800(920) −120	1200(1030) +170	1200(1180) +20	1200(1250) −50	1400(1460) −60
望来（厚田南部）	600(610) −10		400(460) −60	400(520) −120	800(640) +160	800(780) +20	800(860) −60	1000(1070) −70
トーメン団地入口（八幡トーメン）	800（880） −80	400(460) −60		300(240) +60	400(290) +110	400(460) −60	400(530) −130	600(760) −160
八幡町入口（八幡トーメン）	800(920) −120	400(520) −120	300(240) +60		400(240) +160	400(370) +30	400(470) −70	600(680) −80
ヤウスバ（親船東花川北）	1200(1030) +170	800(640) +160	400(290) +110	400(240) +160		300(250) +50	300(370) −70	500(580) −80
7線（親船東花川北）	1200(1180) +20	800(780) +20	400(460) −60	400(370) +30	300(250) +50		300(240) +60	500(480) +20
庁舎前（親船東花川北）	1200(1250) −50	800(860) −60	400(530) −130	400(470) −70	300(370) −70	300(240) +60		
花川北中学校前（庁舎以南）	1400(1460) −60	1000(1070) −70	600(760) −160	600(680) −80	500(580) −80	500(480) +20		

（ ）は現在の路線バス運賃

(6) 事業開始時期

事業開始	令和８（2026）年４月１日～

4.1.4 石狩庁舎前バス停留所の集約化

(1) 事業の概要

事業の目的	交通結節点におけるシームレスな乗継環境の創出
取組内容	路線バス及びデマンド交通が集中するバス停留所『石狩庁舎前』において、分散するバス乗降場所を集約化し、シームレスな乗継が可能となる利便性の高い交通結節点の創出を目指します。
対象地域	石狩市役所周辺
実施主体	石狩市

(2) 現状の問題点と今後の方向性

石狩市内を運行する路線バス（北海道中央バス㈱による運行）は、全ての系統がバス停留所『石狩庁舎前』を経由しており、路線バス乗継の交通結節点として機能しておりますが、運行経路によって乗降場所が分散し、乗継を行う利用者にとって不便な状況となっています。また、廃線となった路線バスの代替交通となる通勤デマンド、本町花川線、厚田花川線は、石狩市役所庁舎前を乗降場所として運行を開始します。

そのため、利用者にとって利便性の高いシームレスな乗継環境を創出することを目的に、石狩庁舎前の停留所の集約化に向けた取組を進めていきます。集約化する新たな位置の選定に当たっては、路線バスの乗り入れ可否、周辺土地利用の動向、道路管理者や沿道地権者との協議・調整を要することから、具体的な検討を進めたうえで関係者との協議・調整を行い、本計画期間内の早期実現を目指します。

事業の実現に向けた協議が調い次第、本計画についても随時見直しを図っていきます。

図 4-3 石狩庁舎前における乗降場所分散の現状

4.1.5 共通予約システムの導入

(1) 事業の概要

事業の目的	デマンド交通における利便性の高い予約方法の構築
取組内容	・石狩市内で複数のデマンド交通が運行されることにより、デマンド交通を乗り継ぐ利用者にとっては予約や運賃支払いの煩雑化、運行側にとっては予約者の状況把握が煩雑化することが懸念されます。 ・そのため、ILOT が担うデマンド交通においては、共通予約プラットフォームを構築し、Web システムやコールセンターでの予約方法を一元化し、乗り継ぐ場合の一元予約及び一括した運賃決済を可能とします。
対象路線	通勤デマンド、市内デマンド、本町花川線、厚田花川線、浜益厚田線 ※一元予約及び運賃決済は本町花川線、厚田花川線、浜益厚田線が対象
実施主体	石狩市

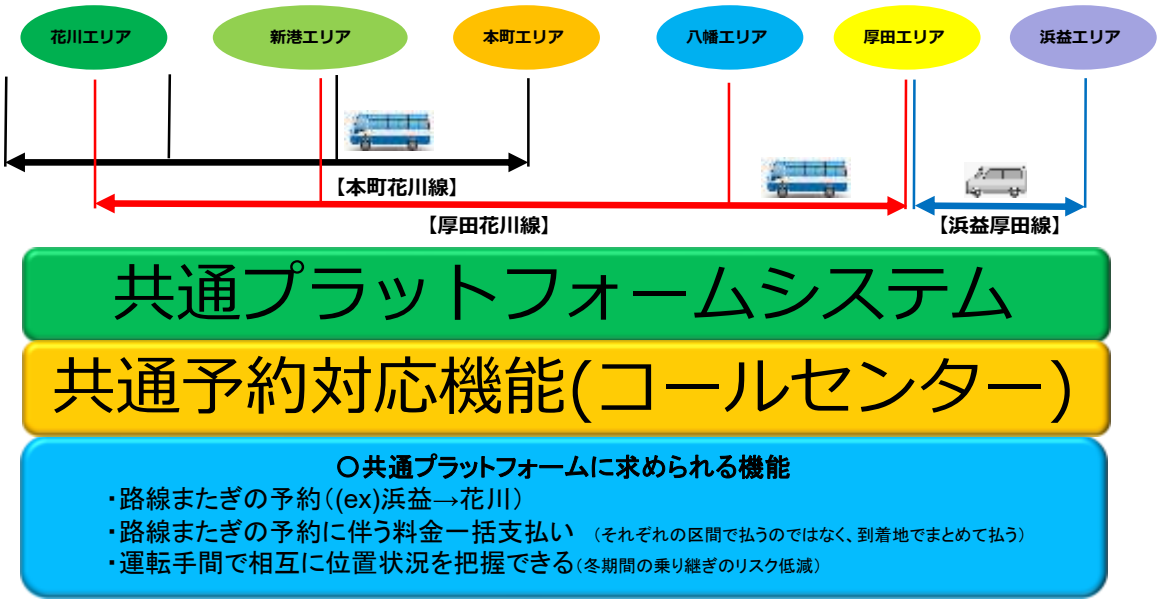


図 4-4 共通予約システムの概要

(2) 事業開始時期

事業開始	令和８（2026）年４月１日～ ※令和７（2025）年 10 月１日より浜益厚田線は通勤デマンド・市内デマンドの共通予約システム及びコールセンターに統合 ※令和７年（2025）年 12 月 15 日より本町花川線（道路運送法第 21 条の実証運行）も共通予約システム及びコールセンターに統合

4.1.6 キャッシュレス決済方法及び割引制度の導入

(1) 事業の概要

事業の目的	利便性の高い運賃支払方法及び利用しやすい運賃体系の構築
取組内容	・ 利用者・運転手双方にとって利便性の高い運賃収受を実現するため、キャッシュレス決済方法（収納代行サービス活用による清算払）を導入します。 ・ また、キャッシュレス決済の促進や利用しやすい運賃体系を図るため、複数の割引制度を導入します。
対象路線	通勤デマンド、市内デマンド、本町花川線、厚田花川線、浜益厚田線
実施主体	石狩市

(2) 割引制度の内容

①清算払割引	収納代行サービスに登録し、利用額を翌月に口座もしくはクレジットカードから引き落とす形にした場合、10%割引適用
②通学割引	高校生（１８歳以下）まで 50%割引適用 また、大学生・専門学生は学生証提示により 50%割引適用
③高齢者割引	75 歳以上 50%割引適用
④障がい者割引	身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方 50%割引適用

※①と②～④は併用可能

(3) 事業開始時期

事業開始	令和８（2026）年４月１日～

4.1.7 公共交通冊子等による情報提供

(1) 事業の概要

事業の目的	わかりやすい情報提供による利用促進
取組内容	・ 公共交通の再編により石狩市内を運行する公共交通体系が大幅に変更となるため、全ての公共交通を一元化した冊子を作成し、全戸配布を行います。 ・ 広報誌、ホームページ、待合所における掲示等により公共交通に関する情報提供を進めます。 ・ デマンド交通の予約方法等について利用説明会等を実施します。
実施主体	石狩市

(2) 事業開始時期

事業開始	公共交通冊子作成・配布：令和７年度中に開始 各種広報及び利用説明会：代替交通運行開始に合わせて適宜実施

4.2 利便増進事業に関連して実施する事業

前述の利便増進事業に関連して、以下の事業を実施します。

項目		事業概要	実施主体
1	市内デマンドの運行区域拡大	市内デマンドの運行区域拡大による本町地区における日曜祝日の移動手段の確保	ILOT
2	浜益地区の運行方法変更	浜益地区内公共交通の利便性及び持続性向上に向けた運行効率化	ILOT

4.2.1 市内デマンドの運行区域拡大

(1) 事業の概要

事業の目的	本町地区における日曜祝日の移動手段の確保
取組内容	日曜祝日が運休となる本町花川線の代替手段として、市内デマンドの運行区域拡大により移動手段を確保します。
対象地域	本町地区・親船東地区・志美地区※区域拡大の対象地域

(2) 運行事業者･車両･事業種別

運行事業者	ILOT
運行車両	普通タクシー
運行事業種別	事業者協力型自家用有償旅客運送（区域運行）

(3) 運行区域

(4) 運行日･運行時間帯･運行本数

運行日	毎日（本町地区・親船東地区・志美地区については日祝日のみ）
運行時間帯	午前７時～午後８時まで（土日祝は午後７時まで）
運行本数	１時間に 1～2 便で対応

(5) 運賃

運賃

	新港	【幹線バスライン	樽川(調整区域)	花畔(B&G)	緑苑台･花川東	生振	志美	親船東	本町
新港	400	400	400	400	600	1,200	1,300	1,400	1,700
【幹線バスライン】花川･樽川･花畔	400	NG	400	400	400	400	1,100	1,200	1,500
樽川(調整区域)	400	400	400	400	500	800	1,200	1,400	1,700
花畔(B&G)	400	400	400	400	400	400	800	900	1,300
緑苑台･花川東	600	400	500	400	400	400	1,200	1,300	1,700
生振	1,200	400	800	400	400	400	900	1,100	1,400
志美	1,300	1,100	1,200	800	1,200	900	NG	400	400
親船東	1,400	1,200	1,400	900	1,300	1,100	400	NG	400
本町	1,700	1,500	1,700	1,300	1,700	1,400	400	400	NG

※小児運賃（小学生以下）は半額
※本町地区・親船東地区・志美地区は、高校生（１８歳以下）及び大学生、専門学生は半額

(6) 事業開始時期

事業開始	令和７（2025）年 12 月 15 日～ ※本町花川線（道路運送法第 21 条の実証運行）と合わせて開始

4.2.2 浜益地区の運行方法変更

(1) 事業の概要

事業の目的	浜益地区内公共交通の利便性及び持続性向上に向けた運行効率化
取組内容	浜益地区内を運行するデマンド線（浜益厚田線・区内循環線）とスクールバス・混乗線について、地域住民からの改善要望や運行側の担い手不足等の課題を踏まえ、利便性及び持続性向上に向けた運行方法の変更を行います。
対象地域	浜益地区

(2) 運行事業者･車両･事業種別

	事業実施前	事業実施後
運行事業者	石狩市	ILOT※
運行車両	ワゴン車１台 小型バス２台	ワゴン車３台 小型バス２台
運行事業種別	自家用有償旅客運送（区域運行）	事業者協力型自家用有償旅客運送（区域運行）※

※令和８年３月 31 日までは、石狩市が自家用有償旅客運送の実施主体となり実施

(3) 運行区域･運行方法

事業実施前	事業実施後
運行区域：浜益地区及び厚田地区 《デマンド線》 【浜益南北方面】 雄冬や柏木などの各戸から幹線交通に接続または浜益温泉や診療所などまで運行 【浜益東方面】 浜益、柏木、川下、実田、御料地各戸から幹線交通に接続または浜益温泉、診療所などまで運行 【厚田方面】 浜益地区の各戸から中央バス厚田線に接続 《スクールバス・混乗線》 【北回り（登・下校）】 幌～浜益支所～浜益小学校 【東・南回り（登・下校）】 滝の沢～毘砂別～浜益支所 【浜益便】 浜益地区内から浜益温泉	運行区域：浜益地区及び厚田地区 《デマンド線》 【浜益厚田線】 浜益地区内、厚田地区安瀬及び濃昼各戸から厚田花川線に接続 【浜益地域線】 浜益地区の各戸と診療所及び公共施設などまで運行 《スクールバス・混乗線》 浜益地区内全域

(4) 運行日・運行時間帯・運行本数

	事業実施前	事業実施後
運行日	土日祝日除く平日	土日祝日除く平日
運行時間帯	《デマンド線》 6:00～19:00 《スクールバス・混乗線》 7:00～19:00	《デマンド線》 6:00～19:00 《スクールバス・混乗線》 7:00～9:00
運行回数	240 日/年	240 日/年

(5) 運賃

	事業実施前	事業実施後
運賃	《デマンド線》 下表参照 《スクールバス・混乗線》 一般：200 円/回	《デマンド線》 下表参照 《スクールバス・混乗線》 一般：200 円/回

【エリア別運賃】

	浜益北部	浜益南部・厚田北部	厚田南部	八幡・トーメン	本町・花川北	花川南
浜益北部	300	600	1,200	1,400	1,800	2,000
浜益南部・厚田北部	600	300	600	800	1,200	1,400
厚田南部	1,200	600	300	400	800	1,000
八幡・トーメン	1,400	800	400	300	400	600
本町・花川北	1,800	1,200	800	400	300	500
花川南	2,000	1,400	1,000	600	500	路線バス区間

浜益北部	雄冬～毘砂別
浜益南部・厚田北部	送毛～押琴
厚田南部	古潭～聚富中央
八幡・トーメン	新開地～八幡町入口
親船東～庁舎前	矢臼場～石狩庁舎前
庁舎以南	花川北地区・花川南地区

※運賃割引制度は、4.1.6（2）参照

(6) 事業開始時期

事業開始	令和８（2026）年４月１日～

4.3 地方公共団体による支援の内容

ここでは、各利便増進事業に位置付けられる事業やその他の地域公共交通に対する石狩市役所及び石狩市地域公共交通活性化協議会による支援の内容について示します。

(1) 運行等に対する財政的支援

公共交通の再編により各種デマンド交通の運行が実施されますが、利用者負担（運賃収入）のみでその運行経費を賄うことは困難です。通勤デマンドや本町花川線、厚田花川線など地域間幹線系統（手稲線：北海道中央バス㈱運行）と接続する路線については、運行費補助として、運行経費から運賃収入を差し引いた運行経費の欠損額（赤字相当分）を国土交通省による地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の補助金を活用しながら石狩市役所が負担することとします。また、市内デマンドや浜益厚田線などの地域間幹線系統と接続しない運行や、共通予約プラットフォームなど利便増進に資するソフト事業にかかる経費についても、石狩市役所が負担することとします。

(2) 国･北海道･交通事業者等との連携による各種調整･協議

本市を運行する北海道中央バス㈱の路線バスや自家用有償旅客運送の維持確保及び改善に向けて、国・北海道・交通事業者等との調整・協議を進めながら、市民が安心して生活できる持続可能な地域公共交通サービス提供を図ります。

また、本市を運行するあらゆる移動手段について、運転手不足の課題が深刻であることから、運転手の新規採用や定着促進といった運転手確保・安定したサービス提供に資する支援を実施します。

(3) 公共交通の情報発信･利用促進の取組

公共交通に関する情報発信として、公共交通冊子作成・配布のほか広報誌や市ホームページ・SNS 等を通じた情報提供、デマンド交通利用方法説明会・地域住民意見交換会の実施など、様々な場面で公共交通に関する情報の周知・PR に取り組みます。

(4) 石狩市地域公共交通活性化協議会の開催

シン・石狩市地域公共交通計画（イシカリモビリティ 2030）や本計画の施策実施状況、路線バスや各種デマンド交通の利用状況について、石狩市地域公共交通活性化協議会で多様な関係者と協議し、市内地域公共交通の最適化に向けて、改善策等（継続・見直し等）を図ります。また、地域住民から寄せられる公共交通に関する要望等についても協議会等で議論しながら、持続可能な公共交通サービスを目指します。

4.4 事業実施に必要な資金の額･調達方法

本計画に基づき運行する路線（通勤デマンド・本町花川線・厚田花川線）の事業に必要な事業費の額および調達方法については、以下の通りです。国からの補助事業については、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）を想定しています。

また、石狩庁舎前バス停留所の集約化については、現時点で詳細な事業計画が定まっていないため、必要な事業費の額を見通すことが困難な状況ですが、国からの補助事業として、地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）の活用を想定しています。

項目		総事業費（千円）	調達方法		
			運賃収入（千円）	国庫補助（千円）	石狩市（千円）
施策３．AI オンデマンド交通『いつモ』の本格運行					
	通勤デマンドの本格運行	42,416	1,687	20,364	20,365
施策４．バス交通空白地における移動手段の確保					
	本町花川線の運行	36,035	11,096	12,469	12,470
	厚田花川線の運行	33,259	12,848	10,205	10,206

※記載は単年度であり、令和 12 年度まで同額とする。

※補助金等の額については、試算した見込み額であり、記載の通り調達されない場合がある。

5. 事業の効果

5.1 事業の実施により期待される効果

利便増進事業の実施により期待される効果は、以下の通りです。

項目	事業の効果	地域公共交通計画での目標における位置づけ
施策３．AI オンデマンド交通『いつモ』の本格運行		
通勤デマンドの本格運行	・石狩湾新港地域への通勤手段の確保 ・交通結節点⇔石狩湾新港地域間をピストン輸送することで、通勤可能時間を拡大 ・石狩湾新港地域における地理的交通空白を解消 ・車を運転できない人の石狩湾新港地域での就業意欲の向上 ・公共交通確保による送迎バス確保など、操業企業への負担低減 ・通勤における自家用車依存を減らし、公共交通転換による CO2 削減	目標①、目標②、目標④
施策４．バス交通空白地における移動手段の確保		
本町花川線の運行	・路線バス廃線によるバス交通空白地化を解消 ・予約運行にすることにより、効率性を高め、営業収支バランスを改善 ・市役所だけでなく、医療・商業施設へアクセス可能とすることで、日常の買い物や通院等の利便性向上	目標①、目標②、目標④
厚田花川線の運行		
施策５．交通結節点の創出に向けた検討		
石狩庁舎前バス停留所の集約化	・分散する乗降場所の集約化（シームレス化）による乗継利便性の向上	目標①、目標②、目標③
施策６．デジタル技術を活用した公共交通に関する情報発信機能の強化		
共通予約システムの導入	・シームレスな予約環境構築による乗継利便性の向上 ・共通予約やコールセンター確保により予約乗車に対する抵抗感を緩和し、高齢者等の公共交通利用促進	目標①、目標②、目標④、目標⑤
施策７．公共交通の利用促進に向けた取組の推進		
キャッシュレス決済方法及び割引制度の導入	・利用者・運転手双方にとって容易な運賃収受による利便性向上 ・地域住民の運賃負担軽減による公共交通利用促進	目標④、目標⑤
公共交通冊子等による情報提供	・再編後の公共交通に関する認知度向上による公共交通利用促進	目標④、目標⑤

5.2 事業全体の効果

それぞれの事業に対応した、達成度を評価する数値目標を以下のとおり設定します。また、各数値目標の算出・評価方法について次頁に詳細を示します。

なお、下表は地域公共交通計画で示す数値目標となります。

表 5-1 評価指標及び目標値

評価指標	現状値 R5 （2023）	目標値 R12 （2030）
基本方針① 多様な手段による効率的･効果的な地域公共交通ネットワークの再構築		
目標① 階層的な地域公共交通ネットワークの形成による効率性の向上		
目標② 多様な交通手段の活用による持続可能な移動手段の確保		
1）公共交通利用者数	6,657 千人	7,760 千人
2）公的資金が投入されている自家用有償旅客運送の収支率（スクールバス混乗除く）	13%	20%
3）石狩湾新港地域就業者の公共交通利用割合	2%	5%
基本方針② 誰もが便利に利用出来るシームレスな利用環境の創出		
目標③ 円滑に乗換･待合可能な交通結節点の創出		
目標④ 利便性の高いダイヤ設定や運行情報発信の充実化		
4）交通結節点の箇所数	1 箇所	2 箇所以上
5）乗継･待合環境に対する満足度	12%	20%
基本方針③ 地域特性に応じた公共交通利用促進策の推進		
目標⑤ 公共交通を利用する市民意識の醸成		
6）利用促進策の取組回数	4 回/年	5 回/年
基本方針④ 地域公共交通の担い手確保に向けた取組の推進		
目標⑥ 担い手確保による移動手段の維持確保		
7）担い手確保に向けた取組回数	1 回/年	2 回/年

表 5-2 目標値の考え方・評価方法

評価指標	目標値の考え方・評価方法		現状値 R5 （2023）	目標値 R12 （2030）
1)公共交通利用者数	考え	今後も更なる人口減少が予想されますが、効率的な地域公共交通への再編により利便性を高め、利用者数をコロナ禍前の水準に回復させることを目標として設定	6,657 千人	7,760 千人
	方法	各運行事業者の利用者数の合計を算出 ※現状値は、R4 年度の路線バス及び自家用有償旅客運送の利用者数の合計 ※目標値はコロナ禍前である平成 30 年度の利用者数より		
2)公的資金が投入されている自家用有償旅客運送の収支率（スクールバス混乗除く）	考え	本市が運行主体となっている自家用有償旅客運送（浜益厚田間乗合自動車・浜益滝川間乗合自動車）について、利便性が高く、効率的な運行方法への見直しを図ることで、本市の公的負担額の改善を図ることを目標として設定	13%	20%
	方法	各乗合自動車の運行収支から算出 （運賃収入/運行費用）※現状値は、R4 年度決算より		
3)石狩湾新港地域就業者の公共交通利用割合	考え	「いつモ」の本格運行により就業者の移動手段を確保し、サービスの利便性を高めることで自家用車や企業送迎バスなどからの転換を促し地域公共交通としての持続性を高めることを目標として設定	2%	5%
	方法	石狩湾新港地域操業企業及び就業者へのアンケートやヒアリング調査により算出 ※現状値は、H30 に実施した主要操業企業へのヒアリング調査から把握した公共交通利用割合		
4)交通結節点の箇所数	考え	シームレスで快適に乗継・待合が出来る交通結節点を創出することを目標として設定	1 箇所	2 箇所以上
	方法	本市における交通結節点の箇所数を計測 ※現状値は、道の駅「あいろーど厚田」の 1 箇所		
5)乗継・待合環境に対する満足度	考え	シームレスで利便性の高い交通結節点の創出により、乗継や待合環境への満足度を向上させることを目標として設定	12%	20%
	方法	市民アンケート結果を用いて算出 ※現状値は、H30 実施市民アンケート結果の中で、「待合環境への満足度」において「満足」・「やや満足」と回答した人の割合		
6)利用促進策の取組回数	考え	地域公共交通に対して市民自らが利用して守るという意識醸成を図ることを目標として設定	4 回/年	5 回/年
	方法	協議会等が実施する利用促進等に向けた取組回数を計測 ※現状値は、R5 年度の取組回数（『いつモ』の利用促進に向けた説明会等）		
7)担い手確保に向けた取組回数	考え	運転手不足により地域公共交通の持続性が懸念されている中、担い手確保により地域公共交通の持続性を確保することを目標として設定	1 回/年	2 回/年
	方法	協議会等が実施する担い手確保に向けた取組回数を計測 ※現状値は、R5 年度の取組回数（本市主催の合同企業就職説明会）		